

Warszawa, dnia 3 listopada 2016 r.

Poz. 153

**KOMUNIKAT NR 97
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 2 listopada 2016 r.

w sprawie zdarzenia lotniczego nr 808/2014

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. **Wypadek lotniczy**, który wydarzył się w dniu 7 czerwca 2016 r. na motoszybowcu J-6 Fregata, klasyfikuję do kategorii:

"Czynnik ludzki"

w grupie przyczynowej: "H4 – Błędy proceduralne".

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Skrócony opis zdarzenia powstał na podstawie raportu końcowego przesłanego przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 25 września 2016 r.

W dniu 07.06.2014 r. na lotnisku Piotrków Trybunalski (EPPT) pilot instruktor szybowcowy wykonywał lot próbny na motoszybowcu J-6 Fregata. Po zakończeniu lotu próbnego pilot realizował podejście do lądowania na kierunku „21”. Po oczekiwaniu na zrzut skoczaków spadochronowych i ich lądowaniu na lotnisku, pilot wykonał wydłużony krąg do lądowania przepuszczając lądujący samolot Turbolet. Ze względu na kołowanie samolotu po pasie, pilot motoszybowca zdecydował się wykonać przyziemienie na pasie trawiastym, na którym znajdowały się niedawno skoszone bele trawy. Szerokość pasa trawiastego (odległość pomiędzy belami trawy) była taka sama jak pasa utwardzonego.

W końcowej fazie dobiegu motoszybowiec utracił kierunek w lewo, na co pilot zbyt późno zareagował, i uderzył końcówką (ok. 20 cm) lewego skrzydła w belę trawy. Motoszybowiec z obrotem w lewo zatrzymał się po ok. 40 m w kierunku przeciwnym do lądowania (obrót o 180°). Po zatrzymaniu pilot opuściłabinę a po stwierdzeniu, że uszkodzenia motoszybowca są niewielkie przeokołował przed hangar. Po dokładniejszych oględzinach statku powietrznego stwierdzono, że uszkodzenia są poważniejsze, tj. rozwarstwienie krawędzi spływu i utrata stateczności pokrycia lewego skrzydła oraz wtórne uszkodzenie lotki.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Niewłaściwa decyzja pilota o lądowaniu na pasie trawiastym, na granicach którego znajdowały się przeszkody terenowe.

Spóźniona reakcja pilota podczas utraty kierunku w końcowej fazie dobiegu, co doprowadziło do uderzenia końcówką skrzydła w belę trawy i obrót w lewo o 180°.

4. Zalecenia profilaktyczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych dotyczące bezpieczeństwa:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych po zapoznaniu się ze zgromadzonymi w trakcie badania zdarzenia materiałami nie wydała zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson